

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 15 de septiembre de 2023

Señores

Ministro de Transporte de la Nación, Sr. Diego Giuliano

Ministro de Economía de la Nación, Dr. Sergio Massa

S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

**Ref.: Adecuación contractual del Puerto de Buenos Aires**

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Uds. en relación con la Resolución **502/2023 del Ministerio de Transporte, correspondiente a la concesión de las terminales 1, 2, 3 y 4 del Puerto Nuevo Buenos Aires conforme al Decreto N° 299/2023**. La misma prorroga las concesiones, sin licitación, por un plazo de 3 años con posibilidad de aumentarlo a 6, modificando los términos tarifarios que tienen hasta el presente las dos empresas concesionarias eliminando los montos máximos de las tarifas a partir de enero del 2024, al igual que incrementa las tasas a las cargas que cobra AGP al 100%.

Esta resolución genera preocupación en el sector dador de carga porque la misma generará un **aumento de costos logísticos** en un entorno donde ya el puerto de Buenos Aires está entre los más caros de la región, por dos motivos:

- Primero, la **eliminación de las políticas de tarifas máximas** para las terminales permitirá aumentos del tarifario del puerto de forma unilateral. Las mismas ya fueron incrementadas en marzo del presente año cuando se simplificó la facturación. Este aumento fue rechazado por el Consejo de Cargadores (UIA y CAC) junto a la CERA y CIRA por medio de una nota a la Gerencia General de AGP. El aumento de las mismas fue mayor que la pérdida de valor de compra de la divisa extranjera. Por éste motivo, futuros aumentos sólo incrementarán costos logísticos y beneficios de las navieras concesionadas. De eliminarse las tarifas máximas empeora aún más la falta de competitividad nacional, pues el puerto de Buenos Aires está entre los más caros de la región.
- Segundo, el **aumento de la tasa a las cargas de 4 a 8 dólares** contribuirá al aumento de los costos logísticos para las empresas que utilizan el puerto. Si bien las exportaciones tienen una bonificación del 50%, nada garantiza que la misma

no sea levantada a futuro. Esta bonificación puede ser dada de baja en cualquier momento.

Por estas razones, de llevarse a cabo estas modificaciones, las importaciones de las industrias alimenticias, farmacéuticas, automotrices, químicas, entre las muchas otras que operan en dicho puerto, tendrán **significativos aumentos en los costos portuarios**.

Por otro lado, **para la carga de exportación el mayor costo portuario repercutirá en una mayor pérdida de competitividad** de los productos producidos en el país, con la consiguiente posibilidad de perder mercados producto de dichos aumentos de costo de producción y logística exportadora.

Todos estos problemas se verán también reflejados en **mayores costos asociados a la producción con consiguiente aumento de precios**.

De acuerdo a lo expuesto durante la presente nota, solicitamos a Uds. arbitrar las disposiciones, normas y medidas que sean necesarias para mantener la aplicación de la tarifa máxima vigente y se deje sin efecto el aumento de tasas a las cargas, a su vez manteniendo la bonificación del 50% para los tráficos de exportación, todo esto en función de los inminentes perjuicios económicos y logísticos arriba mencionados en caso de avanzar con las condiciones de la nueva concesión, habida cuenta la oportunidad de que aún la misma no está vigente.

Sin más que agregar, quedamos a disposición para una futura reunión que permita ampliar nuestra posición, a fin de trabajar en conjunto por el mejor desarrollo del puerto de Buenos Aires y colaborar para mejorar la deteriorada competitividad logística.



Natalio Mario Grinman  
Presidente CAC



Fernando Landa  
Presidente C.E.R.A



O. Oscar Perez  
Presidente C.I.R.A



Daniel Funes de Rioja  
Presidente UIA

cc: Interventor de la Administración General de Puertos, José Beni.